Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10441**
18. Wahlperiode 24.11.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht
des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksachen 18/9440, 18/10440 –

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Bericht der Abgeordneten Norbert Brackmann, Bettina Hagedorn, Roland Claus Sven-Christian Kindler

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen generiert zusätzliche Einnahmen, die in den Verkehrshaushalt reinvestiert werden. Die Einnahmen hängen von den Fahrleistungen, welche die Lkw auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten zurücklegen, sowie den festgesetzten Mautsätzen ab. Die jährlichen Mehreinnahmen ab 2018 werden auf bis zu 2 Mrd. Euro (volle Jahreswirkung) geschätzt. Konkretere Ergebnisse wird das neue Wegekostengutachten 2018 – 2022 liefern können, das auch die bereits durchgeführten Mautänderungen (Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 sowie Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015) berücksichtigen wird.

Da die Lkw-Maut im Umfang von etwa 8 Prozent auch auf Bundesstraßen zu entrichten ist, bei denen der Bund nicht Träger der Straßenbaulast ist, werden die dortigen Einnahmen – nach Abzug der Kosten für das Mautsystem, die Mautkontrollen und die Mautharmonisierung – den jeweiligen Ländern ausgekehrt.

Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen 215.600 Euro Bürokratiekosten (ca. 130.000 Fahrzeuge) jährlich aufgrund der Änderung fünf bestehender Informationspflichten im Zusammenhang mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen. Darüber hinaus entsteht der Wirtschaft für ca. 140.000 Fahrzeuge, die mit einem Erfassungsgerät („On Board Unit“) für die automatisierte Mauterhebung nachgerüstet werden, einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 35 Mio. Euro für die Einbaukosten sowie die Standzeit während des Einbaus des Erfassungsgerätes. In den Folgejahren ist mit einem geringen Aufwand zu rechnen, da die Möglichkeit besteht, das Fahrzeug mit bereits eingebautem Erfassungsgerät beim Händler zu beziehen. Die jährlichen Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 215.600 Euro werden ressortintern im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Laufe des Jahres 2016 eingespart.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rd. 5,0 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand geschätzt bei rd. 28,7 Mio. Euro liegen.

Bei dem Erfüllungsaufwand für die private Mautsystembetreibergesellschaft ist von einmaligen Kosten für die Implementierung und jährlichen Kosten für den Betrieb des erweiterten Mautsystems ab 2018 auszugehen. Der Betreibervertrag mit dem aktuellen Betreiber endet zum 31. August 2018. Wer das Mautsystem ab dem 1. September 2018 betreibt, ist noch offen. Die Kosten für den einmaligen Erfüllungsaufwand werden voraussichtlich einen dreistelligen Millionenbetrag ausmachen. Genauere Angaben können derzeit noch nicht gemacht werden, weil die Systemerweiterung mit dem aktuellen Betreiber noch verhandelt wird. Bei den Kosten für den jährlichen Erfüllungsaufwand ab 2018 für die neu zu bemautenden Strecken ist nach den bisherigen Erfahrungen von ca. 10 Prozent der Einnahmen auszugehen. Da das Mautsystem auf Bundesstraßen einerseits komplexer ist, andererseits aber Synergien durch den technischen Fortschritt entstehen werden, kann die Kostenentwicklung derzeit nicht valide abgeschätzt werden.

Die Verwaltungsausgaben und die Vergütungen der privaten Mautsystembetreibergesellschaft werden gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz aus dem Mautaufkommen geleistet.

Weitere Kosten

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von bis zu 2 Mrd. Euro pro Jahr.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Beschlussempfehlung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Berlin, den 9. November 2016
Der Haushaltsausschuss

Dr. Gesine Lötzsch Vorsitzende	Norbert Brackmann Berichterstatter	Bettina Hagedorn Berichterstatterin
	Roland Claus Berichterstatter	Sven-Christian Kindler Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.